ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor aviat.
AL. DEMETRESC

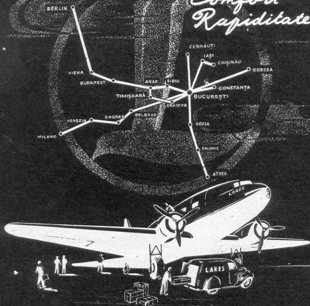
ARUNCAREA IN GOL A UNEI FORMAȚII DE PARAȘUTIȘTI ROMÂNI. REPORTERUL NOSTRU FOTOGRAF, EL INSUȘI PARAȘUTIST, A PRINS UN EMOȚIONANT MOMENT AL LANSĂRII.

(Citiți articolul din corpul revistei)

Foto Cpt. par. Șoverth

TOMBRIE 1943
III, Nr. 49

LEI 20


LINII AERIENE INTERNE ȘI INTERNAȚIONALE
1943
Siguranța
Comfort
Rapiditate
BERLIN
VIENA
BUDAPEST
ARAD
SIBIU
CERNĂUȚI
IAȘI
CHIȘINĂU
ODESSA
CONSTANȚA
BUCUREȘTI
TIMIȘOARA
CRAIOVA
BELGRAD
ZAGREB
VENEZIA
MILANO
SOFIA
SALONIC
ATHEN
LARES
LARES
LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

PENTRU TINERET

De mai bine de un an, revista „Aripi Româneşti" a rezervat la fiecare a ei apariţie — şi din proprie iniţiativă — câte 2 până la 4 pagini în cari s'au publicat lucrări artistice inedite cu subiect de războiu sau rânduri omagiale, sincere şi calde, închinate sburătorilor noştri şi trimise nouă de către un tineret român, iubitor de aviaţie.

Subsecretariatul de Stat al Aerului a luat hotărirea ca începând cu acest număr să se găsească în mod permanent în revista noastră câte 8 pagini, în cadrul cărora tineretul să afle toate îndrumările oficiale ale organizaţiunei T. A. R. (Tineretul Aeronautic Român) precum şi pregătirea sufletească şi intelectuală necesară celor cari vor şi înţeleg să-şi închine viaţa celui mai greu, mai plin de riscuri, dar şi mai sublim meşteşug: sborul!

Inţelegând să sprijinim sincer şi cu toată căldura patriotica iniţiativă a oficialităţii, ne îngăduim — la începutul activităţii ei — să adresăm celor „mici" câteva rânduri cari pot fi citite şi tălmăcite lor, de către cei vârstnici.

Tineri cititori!

Munciţi şi pregătiţi-vă sufleteşte şi trupeşte pentru un crez şi pentru reclădirea României Mari — aşa cum au lăsat-o cei din 1918 — pe bază de cinste, adevăr şi luptă!

Urmăriţi cu atenţie şi patriotism opera Conducătorului, singurul în măsură să judece azi situaţia, să ne comande oastea şi să ne conducă ţara la dreptate şi mărire!

Făuriţi-vă din viaţă un ideal, însă puneţi mai presus de orice gând, Patria şi interesele ei!

Nu ascultaţi şoaptele neghioabe ale duşmanului sau ale celor cari — sufleteşte — nu au ţară! Nu uitaţi niciodată că atunci când Patria este în primejdie, în luptă şi în plin sacrificiu, **nimeni** *din cei ce trăiesc pe pământul ei nu are dreptul să afişeze alte păreri, convingeri sau simpatii, decât pe acelea cari duc la victoria dreaptă a intereselor Neamului.*

Iar interesele Neamului sunt categoric contrarii bolşevismului, această plagă de mizerie şi de distrugere morală şi socială, contra căreia armata ţării a pornit lupta salvatoare, alături de oastea germană, singura din lume, în măsură să învingă pe duşmanul dela Răsărit!

Iubiţi aviaţia! Indrăgiţi şi respectaţi pe bravii noştri sburători, cari s'au luptat — şi o fac neîncetat — cu atâta elan şi dăruire!

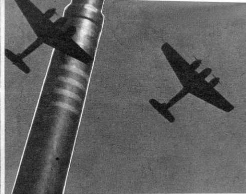
Slăviţi memoria celor cari şi-au frânt aripile în luptă sau au căzut cu faţa la inamic şi păstraţi cu sfinţenie în sufletele voastre, dragostea de neam şi moşie lăsată moştenire de înaintaşii voştri!

Deviza voastră să vă fie, mâine şi întotdeauna: credinţă, ascultare, luptă!







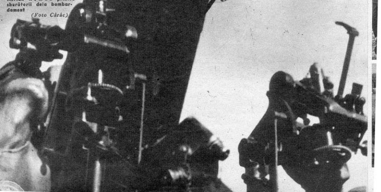


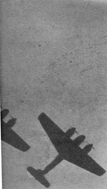
Aripi românești în luptă

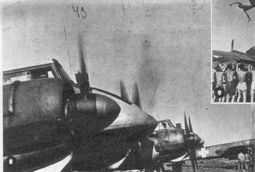
1. Sburătorii unei escadrile române de bombardament
(*Foto D. B. Cârâc*)

2. Incărcarea benzilor de mitraliere pentru bombardierele noastre
(*Foto Cârâc*)

3. Comandantul Corpului Aerian Român printre sburătorii dela bombardament
(*Foto Cârâc*)

















5. Sub avion, doi „dela celulă" cercetează harta
(Foto Cârâc)

6. Tinerii elevi ai unei școlidеofițeri aviatori viitorii piloți de război ai țării
(S.M.P. — P.K.-Stachelscheid)

7. „Vitrina" cu... cadouri a unui grup de bombardament
(Foto Cârâc)

8. Avioanele de asalt, înainte de a pleca în misiune
(Foto Cârâc)

9. Sport și veselie la bombardament
(Foto Cârâc)

10. Mitraliorul!
(S. M. P.)

11. Avion de transport român
(S. M. P.)

12. Intr'o uzină de motoare, românească
(S.M.P. — P.K.-Stachelscheid)





OPERAȚIILE DINTRE 15-30 SEPTEMBRIE 1943

CRONICA RĂ

de
ROMULUS SEIȘANU

In cursul bătăliilor crâncene ce s'au dat pe frontul oriental în regiunea capului de pod Cuban — redus la spațiul peninsulei Taman —, în stepa dintre Zaporoje, Melitopol și coasta Mării de Azov, ca și pe linia Niprului mijlociu și superior, aviația germană și română a contribuit într'o largă măsură la măcinarea forțelor sovietice, la executarea metodică a mișcărilor de retragere ale trupelor de uscat în diferite sectoare și la succesul defensivei elastice, sau agresive, a armatelor germane.

Pretutindeni pe imensul spațiu al teatrului de războì din răsărit, operațiunile forțelor terestre au fost și sunt în strânsă legătură cu ale forțelor aeriene și tocmai prin această colaborare între toate armele, comandamentul german a putut frâna mașina de războì sovietică, care sub impulsul ofensivei în stil mare, fusese destinată și pregătită să străpungă linia principală de apărare germană, s'o dezarticuleze, spre a putea pătrunde adânc în ținuturile dela Vest, spre Europa centrală și balcanică.

Mașina aceea de războì sovietică, cunoscută sub numele de „Tăvălug", a fost silită să se târască pe teren ca un monstru reptilian —, de unde și calificarea ce s'a dat ofensivei sovietice de „Târâtoare" — și când mișcarea de retragere a armatelor germane a luat sfârșit conform planului de operațiuni, ea a fost oprită.

Dacă însă armatele de uscat germane au aplicat metodele defensivei elastice, sau agresive, sub forma contra-atacurilor, aviația germană și română a fost continuu în ofensivă.

Ea a atacat formațiunile aeriene precum și formațiunile blindate și motorizate ale inamicului, în cursul bătăliilor, provocându-le pierderi severe în material și echipagii; după cum a executat misiuni de recunoaștere și de distrugeri, în spatele frontului inamic, cu cele mai bune rezultate. In decebri, aviația germană și română, în formațiuni combinate de luptă, de atac în picaj și de bătălie, a intervenit în luptele grele dintre Zaporoje și Marea de Azov și din spațiul redus al capului de pod Cuban, cu multă eficacitate, zădărnicind încercările de străpungere și slăbind forța de atac a formațiunilor inamice.

Cu toate că în cursul marei bătălii dintre Zaporoje și Marea de Azov, au intervenit în luptă puternice formații de avioane sovietice „Stormovik", cu scopul de a obține dominația spațiului aerian, acele formațiuni au fost în parte distruse, în parte împrăștiate, așa încât ele nu și-au atins țelul. Aceleași rezultate au obținut avioanele germane și în luptele angajate pe Niprul mijlociu și superior ca și în peninsula Taman, unde avioanele de luptă grele au dat un ajutor prețios trupelor de uscat cu prilejul încercărilor de debarcare ale unor detașamente sovietice de valoarea a trei batalioane, în zona Temriuk, în spatele liniilor germane și române.



2



1

După o pauză destul de mare, aviația sovietică a încercat să atace portul și orașul Constanța.

In ziua de 28 Septembrie, șase avioane sovietice D. B. 3, și-au făcut apariția deasupra Constanței dar ele n'au putut să-și îndeplinească misiunea, căci patru din ele au fost doborîte de mijloacele de apărare locale române și germane. In ziua următoare, un alt aparat sovietic s'a apropiat de orașul Constanța, cu intenția de a mitralia populația pe străzi și piețe, dar și acesta nu și-a putut îndeplini misiunea, fiind doborît la intrarea portului. El a căzut în mare, la o distanță de un km. de farul principal.

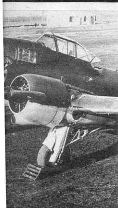
In cursul nopții de 30—1 Octombrie, mai multe avioane inamice au zburat deasupra teritoriului țării noastre fără să arunce bombe, ci numai manifeste în județele Ilfov, Arad și Timiș-Torontal.

Cu prilejul acestui raid, s'au lansat și parașutiști, dintre care doi au fost prinși.

Cum cei doi parașutiști inamici cu nume evreești (Kahane Iosif și Racebzel Ghedioh), dispuneau de sume mari de bani, în hârtii românești, în dolari americani, în lire sterline și în franci elvețieni, reese că misiunea lor n'a avut un caracter strict militar.

Atragem și noi atențiunea tuturor bunilor

...DIULUI AERIAN





1. Avion românesc de transport. (S. M. P.)

2. Mare animație pe un aerodrom românesc din Est. (S. M. P. - P. K. Stachelscheid)

3. Tunarul antiaerian. (S. M. P.)

4. Bombardierele. (S. M. P.)

români asupra concursului ce trebue să-l dea autorităților militare și civile pentru descoperirea și prinderea tuturor agenților inamici ce ar încerca să-și găsească adăpost în țară, spre a aduce la îndeplinire misiunile lor criminale.

In ziua de 30 Septembrie, două bombardiere sovietice au fost doborîte deasupra Mării Negre de către unitățile anti-aeriene ale marinei de război germane.

In războiul aerian, anglo-americanii nu mai țin seamă de dispozițiile dreptului internațional public și de drepturile statelor neutre.

Astfel de repetate ori domeniul aerian al Elveției a fost străbătut de avioanele de luptă și de bombardament britanice, sau americane, cu toate protestele formulate de guvernul federal elvețian.

Nu numai atât. Adesea ori s'au angajat lupte aeriene deasupra teritoriului Elveției și au fost lansate bombe, cu efecte distrugătoare, asupra diferitelor localități din această țară.

In ziua de 1 Octombrie, o formațiune de bombardiere britanice a aruncat mai multe bombe în diferite părți ale Elveției orientale și în deosebi, deasupra teritoriului cantonului Grisons.

In cursul luptei aeriene ce s'a dat în aceste regiuni între formațiunile de bombardiere grele cu câte patru motoare americane și avioanele de vânătoare germane, cinci aparate americane au fost doborîte și alte cinci, grav avariate.

Și deasupra regiunii Alpilor orientali s'au dat lupte violente aeriene în aceiași zi.

Intre 15 Septembrie și 1 Oct., aviația britanică a întreprins câteva atacuri teroriste împotriva câtorva localități din Germania de nord-vest, din Franța, Belgia și Italia, în cursul cărora numeroase bombardiere britanice au fost doborîte.

După bilanțul stabilit de comandamentul aeronauticei germane, în cursul lunei Septembrie a. c., aviația și apărarea antiaeriană germană au doborît pe frontul oriental european 1396 de aparate sovietice; iar în spațiul Mării Mediterane, aviația germană a scufundat 37 vase de transport și cargoboturi, cu un tonaj total de 202.500 tone; un vas de linie, trei crucișătoare, două torpiloare și 20 de vase de război cu tonaj mic, anglo-americane și a avariat 128 vase de transport reprezentând un tonaj total de 584.600 tone.

După un comunicat al marelui cartier general japonez, în spațiul Pacificului de sud (regiunea insulelor Solomon), numărul avioanelor americane doborîte în cursul lunilor August și Septembrie a. c., a fost de 642.

ROMULUS SEIȘANU



3 Din 4



Misiunile se succedau una după alta fără ca escadrila să înregistreze vreo acțiune deosebită.

Băieții aveau ghinion.

De când se aflau pe noul teren de lucru, nici unul n'a dat ochii cu vre-o stea roșie și doar aviația bolșevică activa în zonă, destul de intens.

Intr'o bună dimineață însă racheta de alarmă flueră prin geamul dela „flugleitung".

Toate măsurile erau luate pentru o asemenea ocazie, se aștepta doar semnalul și iată că acesta a venit.

Un post de pândă depe litoral semnalase patru avioane inamice la 3000 metri înălțime și cari se îndreptau spre careul XY, careu în care tocmai se afla convoiul amic ce naviga spre portul S.

De lângă dărâmăturile unui hangar scrâșniră motoarele avioanelor de alarmă și în mai puțin de 50 de secunde I. A. R.-urile erau în aer grăbind spre locul indicat.

Adj. Mihordea și adj. Bucur (ei erau de alarmă la acea oră) trecură săgeată pe deasupra convoiului pierzându-se în atmosfera cețoasă și în norii ușori ce împiedecau buna vizibilitate. Atenția le era încordată. Cu ochii în patru urmăreau să nu le scape nimic.

Norocosul a fost adj. Mihordea care zări primul cele patru avioane, strecurându-se printre perdelele de pâclă.

Erau avioane americane de tipul Boston și sburau în formație cu vre-o 300 metri mai jos.

Repede își anunță coechipierul și viră brusc punând avionul pe direcția celor bolșevice. Poziția era ideală iar ocazia nu trebuia pierdută. Trase motorul în plin și pică peste ele. Mâna nu-i tremura, iar ochiul și-l apropie calm de colimator.

„Vă plătesc eu acum toate orele de alarmă pierdute tocindu-mi pantalonii de pernele parașutei".

In primele momente rușii n'au băgat de seamă că din spate se apropiau fulgerător cele două avioane românești.

Atenția echipajelor sovietice era concentrată asupra convoiului pe care trebuia să-l atace, dar apoi alarma s'a dat și toate posturile de mitraliere deschiseră un foc turbat cu gândul de a le alunga.

„Nu, încă nu" șopti Mihordea pe la urechile căruia trasoarele începură să treacă șuvoi.

„Cu cât sunt mai aproape, cu atât sunt mai sigur".

Avionul bolșevic creștea în colimator cuprins în întregime în crucea de foc a acestuia. De când aștepta el clipa aceasta...

Pac! Pac! Pac!

Numai trei lovituri au tras tunurile, dar mitralierele continuau să funcționeze admirabil.

Bucăți, bucăți, începură să sară din avionul inamic între cari și una de vre-o doi metri pătrați.

O clipă namila tresări în întreaga ei ființă, apoi încet se lăsă într'un plan, pornind vertiginos în jos, până se prăbuși în mare la numai 200 m. de convoi. Nimeni n'a sărit din el. Se vede că treaba a fost făcută cum trebue.

Dar nici Bucur nu a stat degeaba. Imediat ce a fost înștiințat de Mihordea, își făcu repede un plan de luptă, repezindu-se în cârca unuia ce căuta să se apropie pe furiș de convoi.

Surprins, inamicul n'a mai avut timp să riposteze cu efect.

Dela primele rafale a început să se legene, căutând parcă ceva de care să se sprijine.

O șuviță subțire de fum începu să se prelingă dela motorul drept, apoi avionul angajându-se își termină cursa plesnindu-se de suprafața mării svârlind apă în slăvi.

Câteva momente avionul a plutit arzând ca o imensă candelă, apoi valurile au înghițit și ultimele resturi din ceeace mai înainte era un falnic echipaj bolșevic.

Antiaeriana depe vase nu mai trăgea.

Echipagiile navale urmăreau cu încordare lupta ce se desfășura deasupra lor, isbucnind în urale frenetice ori de câte ori o stea roșie pornea în jos cu coada de foc respectivă.

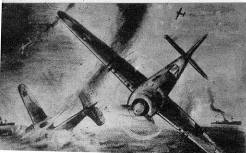
Celelalte două avioane buimăcite de rapiditatea atacului, lansară bombele la întâmplare în mare, și pică în spre larg căutând să scape prin degajări continui.

Acum treaba era mai ușoară, așa că încă unul își termină misiunea în valuri. Nici celălalt n'ar fi avut altă soartă dacă limita de benzină nu i-ar fi silit pe băieți să-l lase în plata Domnului și să grăbească spre teren.

La aerodrom toată lumea era afară și ținută la curent cu mersul luptei prin stațiile radio depe vase, de posturile depe litoral și din când în când de adj. Mihordea și adj. Bucur. Toți așteptau cu nerăbdare întoarcerea eroilor.

Abia au aterizat, că au și fost smulși din carlingă cu parașute cu tot și purtați în urale până la comandament, unde au raportat de executarea misiunei.

Adj. stg. rez.
SCRIPCARU VASILE



565 49 9

MEDALIOANE



S-Lt. aviator

NEAGU NICOLAE

S'A împlinit, în Iunie, un an din ziua de foc şi lupte eroice în care Sublocotenentul aviator Neagu Nicolae, dintr'o flotilă de vânătoare, se prăbuşea eroic cu avionul său, miruind pământul sfânt al Patriei cu sângele cel mai curat şi cel mai în întregime dăruit biruinţei româneşti.

Fecior de dascăli, tânărul acesta vioi şi prompt la faptă, nu putea fi decât un om întreg, dintr'o bucată. Aşa învăţase în casa părinţilor săi, aşa a rămas totdeauna.

Fusese crescut în cultul dragostei de neam; fusese obişnuit de mic întru ale credinţei româneşti şi creştine. Aşa că atunci când a păşit pragul şcoalei de pilotaj era un om format sufleteşte întru ale dragostei de Neam.

In şcoală, tânărul Nicolae Neagu s'a arătat a fi sârguincios la învăţătură, ieşind sublocotenent în condiţiunile cele mai bune, bine pregătit, bine oţelit ca viitor luptător.

Repartizat unei flotile de vânătoare, ia parte la războl, se distinge ca luptător aerian şi cade, jertfindu-se, la Ştubei-Orăşti, în ziua de 11 Iunie 1942.

Pentru meritele sale excepţionale a fost decorat cu Crucea de aur a „Virtuţii Aeronautice" şi cu „Crucea de fier" germană.

Camarazii lui de aripi i-au înălţat o frumoasă troiţă acolo, în mijlocul lanului de porumb, unde şi-a găsit moartea. Gestul este adânc grăitor şi românesc.

Asta înseamnă că sublocotenentul aviator Nicolae Neagu a fost model de luptător şi de jertfitor pe altarul Patriei.



Lângă florile care împrejmuesc troiţa lui Neagu, adăugăm şi noi florile de preamărire ale scrisului nostru.

Neagu Nicolae este unul din eroii cărora trebue să le urmăm pilda de luptă şi jertfă.

L. A.







1) S. Lt. av. Neagu Nicolae.

2) S. Lt. av. Neagu şi Lt. av. Pretorian Vasile.

3) Neagu între comandanţii lui de sbor.

4) Neagu şi mascota lui.

5) Mormântul lui Neagu.







„ARUNCAȚI CABINA, D-LE COMANDOR!"

1. S-Lt. av. Milu (S.M.P.)
2. C-dor av. Romanescu Leu
3. Milu și S-Lt. av. Naghirleac. Primul explică celuilalt, „cum a fost..." (S.M.P.)

In grupul celor 9 cavaleri ai ordinului „Mihai Viteazul" din Flotila 1 Vânătoare, silueta ofițerului de echipaj Milu Ion se proectează puternic pe faima și legenda acestei brave unități.

Mărunțel, dar ager ca o trestie, Milu este chiar una din figurile de tradiție ale aviației noastre. Sburător de elită și unul din cei mai compleți instructori de sbor, are la activul său aproape 15 ani de serviciu pe toate tipurile de avioane de vânătoare. Mulți din comandanții lui de acum, ca și din camarazii săi de front și de glorie, sunt foștii săi elevi. De aceea este atât de prețuit și de stimat flăcăul acesta de—poate — 40 ani, dela comandantul său de flotilă până la comandantul său de escadrilă și camarazii lui de luptă; pentrucă Milu constitue exemplul cel mai viguros de disciplină, patimă și talent pentru sbor.

UN PIEPT, — CA UN DRAPEL.

Energic și sprinten, gata să ia parte cu acelaș entuziasm la un joc de volley sau de football, tot așa cum se svârle în luptă, unde este roiul mai mare de avioane inamice, a cules în cele aproape 300 misiuni de războì, toate distincțiile care se pot așeza pe pieptul unui viteaz de elită: „Virtutea Militară cl. I" de pe când era adjutant, „Crucea de fier cl. I" și „Mihai Viteazul cl.III", de puținul timp de când, tot ca o răsplată cu totul deosebită, a fost avansat sublocotenent, pentru marea lui capacitate sufletească, pentru exemplul său de muncă și pentru bravura dovedită.

Toate stau orânduite pe pieptul său delicat, dar animat de o vibrantă sursă sufletească: cele mai înalte podoabe ale vitejiei. Stau aliniate ca la paradă și nu tresar decât sub viața aceea frenetică de sub ele, din inima ostașului, cum se cutremură de înaltă mândrie, panglicele din turnul de onoare al drapelelor, când le sărută vântul.

TOTUL, — CHIAR VIAȚA PENTRU COMANDANT.

Virtuțile sufletești ale lui Milu, virtuți risipite, cu generozitate, prin toate întâmplările la care el a luat parte, în misiunile executate, în luptele pe care le-a angajat, ar putea — cu timpul — să nu mai fie înregistrate sub aspectul lor global, uman. O misiune sau o luptă aeriană trăesc prin oamenii lor, atât timp cât mai pot fi legate de o amintire personală. De aceea, fragmentată, risipită în caleidoscopul războiului, epica faptelor de arme se prăfuește, devine o cronică, deci un simplu document statistic, de arhivă.

In cariera de războì a eroului nostru, este un gest, unul și mare, care nu-și va putea niciodată șterge valoarea lui permanent omenească, fiindcă este un document mai mult sufletesc care a concentrat, într'o singură clipă de decizie, toată viața lui Milu...

Clipa în care sublocotenentul Milu Ion a hotărît, pe pragul dintre viață și moarte, amândouă tot atât de certe și incerte, că trebuie să-și dea totul, chiar viața, — pentru a salva viața comandantului său.

„LE — U"

6 Iulie...

Pe aerodromul de lucru al grupului 7 vânătoare, se pregăteau avioanele de misiune. In cortul comandantului de flotilă, șoimii acestei unități își primeau sectorul și misiunea. S'au orânduit celule, patrule sau formații mai dense, după necesitățile operative. Apoi băieții s'au răspândit, în grupuri, acoperind cu veselia lor bărbătească, zumzetul acela de motoare trezite din somnul lor cel mai dulce, somnul de dimineață scăldat în răsărit de soare.

Două avioane așteptau, cu urechile



...u (stânga) într'o expresivă ati-...erestră (S.M.P.)



4. Intr'un grup de sburători, Milu arată Comandantului său traseul urmat într'una din glorioasele-i misiuni (S.M.P.)

5. Intors din misiune, Milu (în alb) este primit cu bucurie de camarazii săi de aripi (S.M.P.)

6. Milu (stânga) povesteşte camarazilor dela escadrilă fazele sborului în care comandantul său a scăpat totuşi cu bine... (S.M.P.)

palelor dela elice ciulite ca la iepuri trezite mai de vreme. Mecanicii au robotit pe la ele, le-au încercat motorul şi acum fac front: Comandantul Flotilei, comandorul Romanescu Leu, însoţit de sublocotenentul Milu Ion, pleacu într'o misiune de vânătoare liberă.

Leu!

Pronunţat astfel, în două silabe, pentru cine nu l-ar cunoaşte pe comandorul Romanescu, şi l-ar închipui înfiorând iarba prin care calcă, îngheţând zâmbetele pe unde trece. „Leu" iubeşte iarba pe unde trece, stimulează bucuria şi mulţumirea sburătorilor săi, pe care îi iubeşte şi cărora le poartă de grije, ca un vrednic comandant.

Un trup puternic, un cap falnic cu profilul de *leu* şi un suflet de pastor, acesta este comandorul Romanescu care a decolat în celulă cu sublocotenentul Milu, în misiune pe front, simplu, tot atât de simplu cum a deschis „ostilităţile aeriene" pe cerul dela Stalingrad, însoţit de patrula lt-ului Polizu; cu eleganţa exemplară a cavalerului care deschidea „tournoi"-urile, trăgând el prima manşă...

MILU IŞI SALVEAZĂ COMANDANTUL

Se aflau la o mie de metri, în apropierea frontului, când s'a produs incendiul la bordul avionului comandant. Pasul elicei se micşorase, turajul a crescut şi avionul a început să fumege.

Milu a văzut fumul care începuse să se scurgă din avionul comandorului, şi şi-a avertizat şeful.

— Domnule Comandor, iese fum!

— Mi-e cabina plină, nu mai văd şi mă înecă...

— Aruncaţi cabina, Domnule Comandor!

Dialogul acesta al groazei s'a produs cu viteză uluitoare şi, în casca lui, Milu parcă începuse să-şi simtă comandantul sufocându-se...

O mie de gânduri i-au trecut prin cap. Când a decolat, alături de dânsul, s'a simţit atât de bine, era mândru că primeşte această încredere deosebită din partea comandantului său, alegându-l pe el coechipier. Doamne! dar câte nu-i trecuse prin cap! Ar fi vrut să le iasă înainte 20 de avioane duşmane, ca să-i arate comandantului său vitejia şi cum ştie el să lupte. Le-ar fi doborât cu siguranţă, în cinstea camaradului său de celulă...

„Nu, mai bine să nu se întâmple aşa".

„Nu, mai bine să fie cu toată atenţia pe şeful său. Doamne păzeşte!" şi Milu şi-a făcut creştineşte o cruce în gând...

„Nu trebuie să i se întâmple nimic domnului Comandor! Nu trebuie să i se întâmple nimic..."

„Eu sunt direct răspunzător de viaţa lui!"

In cască, un glas năduşit, adânc:

— Unde sunt, nu văd nimic...

— Fumul creştea, cabina devenea irespirabilă, iar pilotul nu-şi mai putea controla poziţia. Poate era pe spate, sau acum se prăbuşea într'un plan? Tot ce putea, era să-şi concentreze voinţa într'un efort suprem ca să nu-şi ia mâinile de pe comenzi şi să poată fi atent la Milu, care-l dirija prin radio... „Bun băiat, Milu!" şi comandorul mai avu puterea să zâmbească, între două accese de tuse.

— Impingeţi uşor de manşă înainte, aşa,... acum fiţi atent să-l puneţi pe burtă, reduceţi, aşa... acum trageţi manşa...

Milu evolua în jurul avionului, care se aşternuse bine pe pământ, pe o viroagă pe care o găsise el mai netedă, şi-şi ştergea broboanele de sudoare...

— Doamne, bine că a scăpat Domnul Comandor!

Insă avionul începuse să ardă şi din el nu ieşia...

Intr'o clipă a avut imaginea altui camarad, s-lt Enescu care a ars cu avionul cu care reuşise să aterizeze forţat, din luptă...

— „Dacă şi domnul Comandor este ameţit ca bietul Enescu?"

Şi ochii lui Milu, ochii lui buni, s'au mărit de durere. Nu s'a mai gândit la nimic, a împins avionul într'un picaj până a luat pantă, şi l-a aşezat cu 300 km. la oră, în viroaga unde flăcările cuprinseseră avionul Comandantului.



A sărit din carlingă, împiedicându-se în muşuroaiele de pământ, a căzut, s'a ridicat şi — cu sufletul la gură — s'a avântat la avionul incendiat. O flacără l-a pălmuit uşor, dar mânia plămânilor săi a svârlit-o în lături, şi-a adunat toată puterea, a sfărâmat cabina şi şi-a scos comandantul ameţit, afumat, rănit şi muşcat de limbile de viperă ale focului. Cabina fumega ca un hurloi căptuşit de funingine.

„Leu" şi-a revenit şi comandantul dintr'nsul a privit în jurul său, în timp ce era transportat, parcă ar fi vrut să aprecieze cu deamănuntul performanţa coechipierului său. A văzut terenul pe care nimeni nu s'ar fi putut încumeta — în mod normal — să aterizeze fără să-şi primejduiască viaţa; apoi l-a văzut pe Milu care-l privia cu atâta fericire în ochii săi, în care mai păstra parcă imaginea fierbinte a flăcărilor din care l-a salvat, şi i-a cuprins mâinile...

ION BĂLEANU





Adj. stag. av. AUNER ALFONS

Sergent mitr. ALMĂŞANU VIOREL

ECHIPAJUL



Din încleştarea fanatică a luptei Grupului 3 Bombardament „Stukas", s'au desprins două figuri de eroi cu aripile frânte pentru totdeauna, după ce în luni de-arândul au prăvălit răzbunător şi pedepsitor, peste duşmanul îngrozit, scrâşniri de oţel şi pustiiri de foc necruţător.

Adj. av. Auner Alfons şi echipajul lui, sergentul rtg. mitralior de bord Almăşanu Viorel.

Primul, cu trupu-i mărunt şi neîncăpător pentru toată firea lui răscolită de o veşnică şi neobosită energie, cu părul aşezat cuminte numai în bucle de aur mat şi'n ochi cu cel mai limpede senin de dimineaţă primăvăratecă, cu râsul şi gluma nelipsite de pe buzele-i croite frumos şi bărbătesc, sub o mustăcioară blondă şi arcuită, era un tot de argint viu care, destrămat şăgalnic în picături neastâmpărate, se aduna dintr'odată cu izvoare nebănuite de viaţă statornică, pentru ca imediat să şerpuiască neînfrânt în aceleaşi picături, sbenguind nepăsător şi vesel...



Strălucitor de tinereţe, îşi închinase cu dărnicie Patriei, toată puterea de luptă a anilor lui puţini. Sburător de elită, trimitea bine dirijate bombele peste inamicul înebunit, mulţumit şi fericit că începuturile atacurilor şi intenţiunile duşmanului au fost spulberate, spre liniştea şi odihna trupelor terestre germane, dar mai ales a fraţilor români cari ţin piept, cu aceiaşi de totdeauna cunoscută îndârjire, disperării comuniste.

Este dat însă ca aleşii între aleşi să-şi jertfească mai de vreme viaţa.

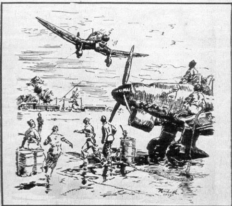
In ziua de 2 Septembrie a. c. în bombardamentul deslănţuit aprig de toată formaţiunea Grupului, asupra unor aglomerări de trupe şi tancuri ruseşti ce intenţionau un nou atac masiv, „Stukas"-ul lui picând neînfricat prin pânza deasă a exploziilor de A. c. A. roşu, este lovit în plin de un proectil greu. Rănit grav şi el, cu ultimele puteri declanşează totuşi pe obiectiv încărcătura grea a bombelor, cari cad vertiginos că un ultim strigăt de biruinţă, odată cu avionul sdrenţuit ce





...e prăbuşea în liniile inamice. Din fâlfâirea flacării ce arăta sfârşitul celui mai viteaz dintre viteji, a răsărit un neasemuit îndemn de luptă mai departe pentru Ţară şi pentru răzbunarea golului rămas pentru totdeauna, între aripile „Stukas"-urilor româneşti.

Secundul, echipajul ideal al primului, tânăr ardelean, senin şi curat la faţă şi la suflet, cum sunt toţi fraţii noştri ardeleni, pe cât de pătruns era de datoria ce-l trimitea în mulţimea nouraşilor de A. c. A. ce înfloreau pe cerul inamic multicolori şi dătători de moarte, pe atât era de nepăsător, de vesel şi de mulţumit, că posibilităţile lui de luptător încercat sunt puse toate în slujba Patriei. Când avionul — în care se găsea şi el privind atent spaţiul aerian, de unde oricând putea să apară prin surprindere vânătorii duşmani specialişti în astfel de atac — a fost lovit de proectilul antiaerian, putea cu uşurinţă să se salveze cu paraşuta, dacă n'ar fi fost convins că firea lui de transilvănean neîngenunchiat, nu poate trăi fără libertate. Murind lângă pilotul lui, odată cu avionul care îi purtase de nenumărate ori biruitori, mândru şi înfrumuseţat cu tricolorul şi cocarda României prin zarea duşmanului, n'a avut decât o singură părere de rău: aceia de a-şi sfârşi zilele aflate de abia în pragul vieţii, fără să aibă satisfacţia pe care o dorea puternic, să trăiască, să lupte, să mai vadă încă odată şi apoi să moară pentru însemnarea definitivă a sfântului cer ardelean.



(S. M. P.)







Ultimul „recrut"

de ȘTEFAN SOVERTH,
Căpitan parașutist

Examenul de admitere în școala de parașutiști s'a terminat de mult. Din tineretul înscris la examen, s'au ales cele mai bune elemente, care în curând vor fi brevetați parașutiști.

Instrucția își urmează cursul, undeva în munții noștri, într'o atmosferă plină de camaraderie.

Intr'o zi, venind la popotă, rupți de oboseală, după un marș — „cu tot echipamentul", — zărim aci o figură nouă: un maior, înalt, slăbuț, puțin nervos, în uniformă de infanterie...

Au loc prezentările, și... aflăm cu oarecare surpriză că-i... ultimul nostru „recrut"...

Mai târziu, aflăm că-i născut în Călărași, are 41 ani, căsătorit, cu un copil, viață sportivă, 68 kg. greutate (va trebui o parașută de 28)... A luat parte la campania din Răsărit cu C. S. A., până la Odesa, și acum vine dela un Reg. de Inf., care s'a întors pentru refacere.

Cazul e luat în discuție, se fac diferite aprecieri: nu va sări cu parașuta, e prea bătrân pentru parașutiști, se va răsgândi imediat când o vedea cum „stă cazul", etc... ba unul, fire de poet, înfiripă repede:

Iar pe domnul maior...
Il vom face „comandor",
De-o sări cu parașuta,
Din Potez sau din... balon.

Omul nostru afirmă însă cu tărie: vreau să sar cu parașuta, vreau să mă fac parașutist.

Până la proba contrarie, e crezut și-l lăsăm și pe dânsul să creadă, dar mulți se îndoiesc, cred că nu va sări... Urmărindu-l însă, în timpul instrucției pe care o începe imediat cu multă tragere de inimă, îmi dau seama că va sări cu parașuta, că va fi un parașutist bun, hotărît, stăpân pe sine.

Explic camarazilor că acest lucru e posibil, că în Germania, oameni mai mari, mai în vârstă, s'au făcut parașutiști.

Dau ca exemplu pe generalul Ramke, care la peste 50 de ani sare cu parașuta, la rând cu trupa pe care o comandă, că l-am văzut chiar eu când am fost acolo.

Părerile sunt totuși împărțite și se așteaptă proba — saltul cu parașuta, — examenul cel mai greu cu putință, la care omul trebue să dea dovadă de o voință extraordinară, să-și refuleze instinctul de conservare, să se rupă de tot ce este pământesc, să se avânte din înălțimi ametițitoare, în gol, singur, cu parașuta în spate.

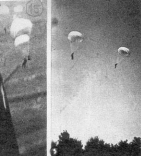
Și proba aceasta a venit: am în fața mea pe ultimul recrut, echipat, gata de salt. Nu pot să-i descoper pe față, în gesturi, nicio emoție, nici un tic nervos, nimic care să-mi arate, că în sufletul acestui om se dă vreo luptă între voința lui de a sări și sentimentele lui de tată, de soț, de om!

Nimic! Același calm, același zâmbet, aceiași voință de totdeauna, exprimată clar: vreau să sar cu parașuta...

Avionul, și el gata, pare că ne face semn cu aripioa-









rele şi profundorul, pe care pilotul le încearcă înainte de sbor.

Alături de recrut, instructorul de salt, adj. par. Pangică Nicolae, asul paraşutiştilor la noi, îi verifică pentru o ultimă dată paraşuta: E în ordine!...

Ne îmbarcăm.... decolăm.... luăm înălţime...

Sub noi, câmpul de aterisare, ce T-eul de vânt, cu toate socotelile, gata să primească pe cei ce vor veni din cer, cu paraşutele.

La un moment dat, instructorul comandă: Fiţi gata!...

Şi apoi, imediat: „salt"...

Pe uşa avionului, unul după altul, repede dispar oamenii, paraşutiştii.

O clipă numai, îl vezi pe fiecare, cum e luat de curent, răsucit în aer,

1, 2, 3. Fazele de aruncare din avion.

4. Paraşutiştii au părăsit toţi avionul care se îndepărtează.

5, 6, 7. Paraşutele s'au deschis. Coborîrea se face lin.

8, 9. Două aterisări... incomode.

10, 11. Aterisări normale.

12. X: „Ultimul paraşutist"...





cum se duce în jos, spre înapoi, cu o viteză ce te ameţeşte..... şi apoi nu se mai vede nimic.

S'au dus! Au sărit cu paraşuta, iar printre ei, ultimul nostru recrut, însoţit şi acum de instructorul său.

Avionul virează puţin, îl zărim sub noi, plutind în aer, în legănări uşoare...

Ii vedem cum pilotează paraşutele, cum aterizează.

Saltul s'a executat. Aterizăm şi noi.

De pe câmp, cei ce au sărit, cu paraşutele în braţe, se îndreaptă cântând către hangar.

Printre ei, recrutul... E furat de veselia tineretului, a camarazilor de salt. Pe faţă i se poate citi o bucurie ce nu poate fi stăpânită, o mândrie ce nu poate fi ascunsă.

Nu mai e omul de până acum câteva ore, a sărit cu paraşuta...

E paraşutist!...

La hangar, pentru a împlini zisa poetului, instructorul, îi dă raportul: — „Domnule" — „Comandor" — grupa de... paraşutişti a executat primul salt, în bune condiţiuni!

***

Urmează şi restul salturilor pentru brevetare, şi astfel, ultimul nostru recrut e brevetat. E cel mai nou, însă cel mai preţios, cel mai de valoare.

Venit în mod voluntar, cu o bogată experienţă căpătată pe câmpul de luptă, cu o nestrămutată hotărîre de a servi mai departe Patria, în rândul bravilor, între paraşutişti, cu un singur gând, cu o singură voinţă: Victoria şi gloria paraşutiştilor.

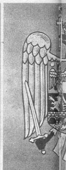
Ultimul nostru recrut, maiorul Dobre Theodor, — acum locotenent comandor paraşutist, — constituie un exemplu viu, ce trebue urmat de tineretul român, care este chemat azi să facă dovada dragostei de Ţară, dovada voinţei lui de a se face util Patriei, prin muncă, prin luptă, prin sacrificiu...

Toţi au un rar şi frumos exemplu!

ŞTEFAN SOVERTH,
Căpitan paraşutist.



ică de lemn din județul Cl



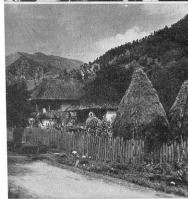
1. Cu pluta pe Bistrițа
2. Uliță din Dragosl... Muscelului
3. Floră în bălțile ...
4. Metopă pentru monu... tul dela Adam-Clisi
5. Fragment din Colum... lui Traian
6. Tip de Munteancă











TARA NOASTRA









PILDA



† Cpt. av. Stoenescu C.

17 Iulie 1941.

Ordinul primit în după amiaza aceea suna: „veţi bombarda cu 6 avioane aglomerările de trupe din gara P.“

Era o misiune din cele mai grele, nu numai pentru că inamicul se apăra cu înverşunare, dar pentru că starea atmosferică era foarte neprielnică sborului: cerul părea de plumb, iar la orizont se rostogoleau, luând forme haotice, nori negri de furtună.

Formaţia plecase de aproape 3 ore şi acum se împlinea timpul de înapoiere.

Când sgomotul surd al motoarelor începu să se desluşească în depărtare — mecanicii, servanţii şi echipajele ce nu erau plecate în misiune, eşiţi cu toţii din bordee şi din corturi, cu mâinile straşină la ochi, scrutau zarea să-i vadă venind.

Iată-i... sgomotul devenia din ce în ce mai tare, şi când tunetele motoarelor se îngânară cu vibraţiile stridente ale aerului biciuit de elici, avioanele trecură în defilare vijelioasă atingând vârfurile plopilor dela marginea aerodromului.

Dar uralele şi exploziile de bucurie amuţiră pe buzele celor ce eşiseră să întâmpine formaţia: avionul Nr. 15 cu echipajul comandant lipsea, nu mai era în frunte.

In sbor de evantail, formaţia se desface, avioanele trec în monom şi în cerc larg vin unul câte unul la aterisare.

Cu capetele plecate, echipajele păşesc tăcute spre postul de comandă să dea raportul.

La sala de informaţii, în atmosfera de consternare generală, cu respiraţia rară şi apăsată de înăbuşirea lacrămilor, răspunsurile cad grele ca plumbul:

— formaţia: 6 avioane Heinkel din Esc...

— încărcătură: 12.000 kgr. bombe,

— obiectiv bombardat: gara P. în care se găseau trei trenuri garate cu maşinile sub presiune şi numeroase aglomerări de trupe.

— exploziile bombelor au acoperit complet obiectivul,

— puternică reacţiune de a. c. a. de toate calibrele, din zona C.

— după degajare de la obiectiv, avionul *Nr. 15, după o uşoară înclinare pe aripi, a dispărut în nori, într'un picaj pronunţat, lăsând în urma sa o dâră neagră de fum.*

Din momentul acela nu l-am mai văzut pe cpt. Stoenescu...

. . . .

Să fie oare cu putinţă!?

Poate că au rămas în urmă; poate c'au aterisat forţat, undeva în spatele liniilor noastre.

Toţi am aşteptat cu nădejdea în suflet că se vor întoarce. Dar nu s'au mai întors.

Nimănui nu-i venea să creadă că ar putea fi doborît echipajul acesta, echipajul care în zece atacuri succesive a condus, într'un iureş năvalnic formaţia, băgând spaima în hoardele vrăjmaşe.

Echipajul acesta era cel mai tare, cel mai antrenat, reprezentând la bord o singură voinţă şi o forţă de neînvins.

Membrii care îl compuneau erau elementele cele mai valoroase din aviaţia noastră.

Pilotul, cpt. Stoenescu Gr. C. — Bill, cum îi spuneau camarazii, era un pilot de mare clasă, un as al aviaţiei de bombardament.

Inteligent, vioi, dotat cu o excepţională putere de muncă, s'a remarcat din primii ani, asigurându-şi o ascendenţă continuă în carieră.

Pentru calităţile sale este numit instructor de sbor de zi şi de noapte pentru avioanele grele de bombardament şi primeşte însărcinarea în câteva rânduri să aducă pe calea aerului avioane din Franţa şi Anglia.

Inainte de începerea războiului este trimes la specializare în Germania, unde urmează cu succes şcoala de sbor radioghidat şi marea şcoală a bombardamentului aerian, iar la înapoierea în ţară, candidează la examenul de admitere în Şcoala Superioară de Războiu, reuşind printre primii.

Un entusiast, un vizionar al victoriei noastre, vibrând de cel mai înalt patriotism şi dragoste pentru Neamul său, el înţelegea să se dăruiască pe sine însuşi pentru binele Patriei şi gloria Aripilor Româneşti.

Acesta a fost cpt. av. Stoenescu Gr. C.

Observatorul cpt. Carp Ignat, el însuşi un excelent pilot pentru avioane grele, avea o înclinaţie deosebită pentru studii şi cercetări. Inzestrat dela natură cu o mare putere de creaţie, el a imaginat şi a organizat minunate procedee pentru instrucţia complexă a bombardamentului.

Modest, el nu a alergat niciodată după reclamă, ci a preferat să treacă sub anonimat această activitate prodigioasă, rezervându-şi doar mulţumirea de a se şti că este atât de util armei.

Basarabean de origine, a fost cel dintâi — care împreună cu fratele său, tot aviator, astăzi mare mutilat de războiu, — s'a aliniat cu entusiasm în falanga desrobitorilor pământului său natal, cu conştiinţa că va trebui să facă pentru aceasta supremul sacrificiu.

Telegrafistul de bord, maestrul Călin Ilie, cunoscător profund al procedeelor de radio navigaţie, specializat în Germania, cel mai bun operator, putând să transmită şi să recepţioneze 140 caractere pe minut — cifră record, — era un desăvârşit în specialitatea sa.

Deşi nu era militar; deşi cu puţin înainte pierduse pe un frate



Bombardiere române gata de misiune la inamic

FAPTEI LOR

mai mic, trăgător aerian, căzut la datorie; deşi locul său de drept ar fi fost la staţia radio-terestră, maistru Călin cere insistent să intre în echipaje, înţelegând să-şi facă pe deplin datoria.

— *Sergenţii Til Ioan şi Cojocaru Alex., trăgători aerieni* — doi copii cuminţi, plini de avânt tineresc şi cu dispreţ de moarte, ei înfruntau cele mai mari primejdii, râzând şi glumind de câte ori îşi trimeteau rafalele lor de gloanţe bine ochite.

Primul, cu ochii albaştri ca azurul şi cu zâmbetul feciorelnic, cel de-al doilea cu trăsături bărbăteşti şi hotărîre în priviri, ei stau acolo de veghe în pântecile păsării de oţel, cu mâinile pe mitraliere, legaţi prin destin şi prin adevărata frăţie de arme, aşa cum a fost cântată odinioară de rapsozi.

. . . .

Aceştia erau oamenii care formau echipajul avionului Nr. 15, avionul comandantului de grup.

El lucra într'o unitate şi înţelegere perfectă, pe care reuşe să o imprime şi restului formaţiei.

Datorită acestui mod de a lucra, echipajul a făcut dese ori acte de iniţiativă şi s'a comportat în multe împrejurări critice atât de hotărît, încât a obţinut totdeauna efectele cele mai bune, influenţând chiar mersul bătăliei.

Astfel, în seara de 12 Iulie 1941, bombardierele noastre primiseră ordinul să atace trupele inamice care ameninţau să copleşească cu numărul lor apărarea capului de pod dela ŢIGANCA.

Bombardamentul trebuia executat în lungul lizierei de West a pădurii HANCEŞTI şi pe şoseaua CALARAŞI-CHIŞINAU.

Când formaţiile au ajuns la obiectiv se îngâna ziua cu noaptea; printre picuri de întuneric care se lăsau de sus şi fumul ce se ridica din văi, pădurea şi şoseaua abia se vedeau printr'o transparenţă opacă.

Comanda de apropiere a răsunat scurt în laringofon; piloţii încordaţi pe manşă şi paloniere, se străduesc să ţină linia dreaptă, iar observatorii se pleacă pe vizoare să prindă ţinta între reticule. Numai câteva clipe şi bombele vor începe să cadă.

Deodată cpt. Carp zăreşte în stânga sa, pe vale, la Nord de satul BALACEANCA, o puzderie de care de luptă inamice aliniate pentru atac.

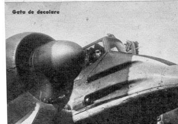
Timp nu mai era de pierdut; hotărîrea trebuia luată imediat, cu toată greutatea răspunderii ce angaja o asemenea iniţiativă. Şi echipajul a făcut-o.

„Atacăm care de luptă, la Nord de sat" a spus cpt. Carp, arătând cu mâna în jumătate la stânga.

„Văzut", a răspuns cpt. Stoenescu, şi imediat întreaga sa formaţie este angajată pe noua direcţie,

Bombele cad cu greutate de trăsnet şi sub puterea exploziilor carele de luptă inamice sunt prefăcute în ţăndări, în timp ce prin pânza deasă a traectoriilor luminoase care spintecau întunerecul nopţii ca un sinistru foc de artificii, bombardierele trec nevătămate şi biruitoare; acum pericolul este înlăturat, căci inamicul, în urma atâtor pierderi, nu mai are putere să treacă la atac.

. . . .



Gata de decolare



Pe aerodrom... Trapele



Echipaj acoperit de glorie în atacurile pe care le-ai dat la CHIŞINAU şi TIRASPOL, la BOLGRAD şi BULGARICA, la gara BASARABEASCA, la TIGHINA şi DUBASARI, unde ai înfruntat urgia focului inamic fără clintire, sburând drept spre ţintă;

Echipaj viteaz, ai primit lupta dreaptă cu vrăşmaşul — totdeauna superior în număr — şi totdeauna l-ai răpus sau l-ai silit la o fugă ruşinoasă.

Ţi-ai făcut cu prisosinţă datoria. Onoare ţie!

Uniţi cum aţi fost în luptă, tot aşa uniţi aţi rămas şi prin moarte.

Plămada rămăşiţelor trupurilor voastre, căzute acolo în glia BASARABIEI, este pecetea pusă de A-tot-Puternicul pe hrisovul scris cu sângele vostru şi al celor mulţi jertfiţi, pentru statornicirea pe vecie a drepturilor de stăpâni ce avem asupra pământului acestuia, moştenit dela strămoşi.

Ca răsplată a bravurii şi vitejiei voastre aţi fost distinşi „post mortem" cu ordinul Crucea de Aur a Virtuţii Aeronautice cu două barete şi cu celelalte distincţiuni de războiu ce vi s'au conferit, şi aţi fost consacraţi pentru vecie Eroi ai Neamului, pentru că aţi bine meritat de la Patrie.

Pilda faptei voastre va rămâne vie generaţiilor viitoare.

Căpitan comandor av. PAUL LANDMAN
Fostul comandant al Grupului... Bombardament

ALAR





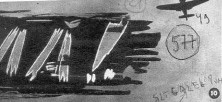






Alarmă!.... Iată cuvântul care pune în stare de apărare formațiunile de apărare a cerului românesc, atunci când dușmanul se încumetă să se apropie de zonele aflate în paza bravilor noștri sburători.

Cu sânge rece, cu calm, cu grabă chiar, c grabă logică și rațională, sburătorii noștri știu ce au de făcut totdeauna.

















Iată o liniștită și concentrată partidă de șah (1). Nimic nu turbură calculele strategice de pe masa cu careuri a sburătorilor noștri. In altă parte a adăpostului doi camarazi discută vioi poate despre o fată rămasă acasă, departe, poate despre părinți, poate despre ultima lor ispravă aeriană (2), iar pe aerodrom avioanele, aflate sub controlul permanent al mecanicilor, stau gata să țâșnească spre cer în orice moment (3).

In mijlocul acestei liniștite situațiuni, la postul de t. f. f. se recepționează semnale de alarmă din primele linii de apărare (4). In vreme ce conducerea unităților de apărare româno-germane pune la punct hărțile și documentele de sbor (5), se anunță **Alarma !...** (6) Mesele de joc sunt părăsite (7) fără ca jocul să fie răvășit și în câteva clipe avionul de vânătoare decolează (8). Pilotul interceptează pasărea dușmană (9) și Caruselul de foc și moarte începe.

. . . .

Lupta a fost grea, dar s'a sfârșit cu bine. In formație strânsă avioanele se întorc acasă (10). La comandament se face bilanțul victoriilor (11), în vreme ce pe aerodrom, piloții cu gesturi amănunțite și largi, explică fazele luptelor aeriene (12).

După câtva timp, pe aerodrom totul a intrat în ordine (13), iar partida de șah, întreruptă pentru o vreme, poate continua în liniște (14).

Text: LADMISS ANDREESCU

Foto: **STACHELSCHEID**

tineretul aeronautic ROMÂN

de Cpt. C-dor. av. GH. BOTEZ

Aeronautica română trăeşte vremuri de glorie. Admirată de întregul neam şi de popoare străine, cutremură departe, prin puterea sa, trufia duşmanilor seculari.

Demnitatea noastră, cerul şi spaţiul aerian în care respiră poporul nostru, progresul şi liniştea activităţilor vieţii noastre, sunt asigurate prin eroismul aripilor româneşti.


Lansarea unui planor la o şcoală de pilotaj
(S. M. P.)

Aruncând cenuşa depe jarul adevărului, la lumina sa, legând prezentul de trecut, un sentiment de înaltă mândrie pătrunde fiinţa noastră şi gândul se înalţă acolo unde Românii au ştiut, prin geniul lor, să rămână nemuritori în faţa întregei omeniri.

Datorim geniului românesc paternitatea aviaţiei moderne.

Sunt numai 37 ani dela acea dată memorabilă lumii întregi — 18 Martie 1906 — când pentru prima oară, părintele aviaţiei moderne — un român, Ing. Traian Vuia, a reuşit să sboare prin propria putere a maşinei sale — primul sbor propulsionat — în vremea când toate celelalte sboruri reuşeau prin catapultare sau prin remorcaj, prin forţe din afară.

Aviaţia de astăzi, aşa cum o cunoaştem, revoluţionând ideile vieţii individuale şi activităţile lumii, porneşte deci dela isvorul de lumină şi geniu românesc, ce nu mai poate fi contestat.

Păstrăm mândriei neamului nostru cea dintâi afirmare în lume a aviaţiei militare în Balcani, cu prilejul campaniei din 1913.

Poporul român a contribuit prin pionieri şi iniţiatori de recunoscută stimă, la progresele domeniului aerian.

Astăzi contribuim din plin la straja cerului Europei, în lupta uriaşă ce va deveni legendară, contra întunericului şi barbariei bolşevice.

Roiul hunic aerian, în faţa bravurii şi calităţii minţii sburătorilor noştri, mereu se destramă, piere treptat, e alungat spre malurile îndepărtatei boli asiatice, de unde ar fi voit să vină să infecteze viaţa popoarelor civilizate.

Trăim în ritmul accelerat al descoperirilor şi perfecţionărilor cari impun adaptare la o nouă viaţă; evoluăm spre un viitor a cărui imagine o întrezărim.

Constituţia noastră fizică, posibilităţile noastre în toate domeniile, natura vieţii noastre, spiritul nostru, încep a fi pătrunse de razele acestui viitor.

La răsăritul acestui viitor, aviaţia contribue din plin.

Străbătând epoca iniţială sportivă şi de competiţiune, afirmându-se trecător ca mijloc de legătură şi cunoaştere între popoare, păstrând întăietate bravurii în stăpânirea luptei aeriene, va deveni factor dominant de progres pentru întreaga omenire.

Toate popoarele civilizate îşi formează cu metodă, cu mari sacrificii şi tenacitate, spiritul aerian, acest spirit eroic necesar vremurilor de războiu şi vieţii combative din timp de pace.

La fiecare sentinelă aeriană, la fiecare brav ce pătrunde adânc în zările duşmane, la fiecare sbor de progres şi de afirmare a fiinţei umane, înţelegerea şi ajutorul tuturor sunt indispensabile — dela omul de geniu din laboratoare la muncitorul uzinei, dela savant la omul brazdei, bogat şi sărac, tânăr sau vârstnic, toţi într'o credinţă — viitorul nostru.

Cu priviri deschise la posibilităţile mari ale neamului românesc,


Un pionier al aviaţiei care, în ciuda vârstei, a rămas tot un entusiast constructor de aeromodele...
(S. M. P.)


... şi un elev care şi-a construit avionul lui — împlinindu-şi astfel un vechiu vis. Când va avea un avion mare, adevărat? Este uşor de răspuns: peste ani, când



care prin geniul, bravura, munca, credinţa şi nesfârşitul şir de calităţi cunoscute, se aşează în prima linie a popoarelor civilizate, năzuim să desvoltăm şi să întărim spiritul aerian naţional.

Astăzi, spiritul aerian al naţiunilor în luptă este suportul victoriei, el este sufletul care alimentează rândurile luptătorilor aerieni, acel care prin sârguinţă neîntreruptă realizează mijloacele materiale în complexitatea domeniului aeronautic.

Mâine, nu va fi ramură de activitate omenească, care să nu aibă legături cu fiinţa activităţii aeronautice.

La această mare necesitate naţională corespunde instituţia nou creiată — Tineretul Aeronautic Român.

Ea se adresează tuturor românilor, tinerilor dornici de zări libere şi celor în vârstă, dar tineri prin entuziasmul, realizările lor şi prin dorul de a lăsa urmaşilor nepieritoare mândria naţională.

Pentru tineretul şcolar şi extraşcolar, instituţia Tineretului Aeron. Român (T. A. R) are prin excelenţă scop educativ de culoare naţională.

Tinerii şcolari, dela vârsta de 11 ani până la 20 ani, corespunzând perioadei liceelor, vor primi la toate materiile de învăţământ şi cunoştinţele aeronautice cari au legătură cu aceste discipline.

In şcolile de diferite categorii, licee teoretice civile şi militare, şcoli comerciale, şcoli normale, industriale, etc., cunoştinţele aeronautice vor fi predate deosebit, potrivit scopului urmărit de aceste şcoli.

Ca aplicaţiune imediată, elevii claselor I-a — V-a vor activa în cercurile de aeromodelism depe lângă şcolile respective, realizând practic modele sburătoare din ce în ce mai perfecţionate, desvoltând spiritul lor inventiv şi procurându-le satisfacţia creaţiunei lor. Pentru clasele VI-a — VIII-a, cei pasionaţi pentru sbor vor practica, în multe şi frumoase şcoli răspândite pe cuprinsul ţării, planorismul, planorismul remorcat la avion şi chiar sborul cu motor.

Totodată pe plaiurile terenurilor de sbor, vor activa în secţii tehnice de construcţii cu material de sbor, la transmisiuni, paraşutism, sporturi intim legate şcoalei aeriene, trageri şi mai presus de toate o instrucţie raţională şi o educaţiune eroică mult exemplificată.

Tinerii între 17 — 20 ani vor conta în cadrele tineretului premilitar aviatic, cu aceleaşi drepturi şi îndatoriri.

Astfel, elevii şcolilor de sbor vor fi vlăstare alese. Prin sănătatea lor excelentă — isvor de activitate şi energie — prin conduită demnă, camaraderie frumos înţeleasă, spirit de jertfă şi tenacitate în acţiunile lor, reîntorşi la şcoli, vor fi exemple vii în mijlocul celorlalţi colegi.

Dar instituţia Tineretului Aeronautic Român nu îmbrăţişează numai tineretul şcolar cu fazele de pregătire practică aeromodelistă, sbor fără motor şi sbor cu motor, ci şi tineretul vârstnic, pe toţi cei ce înţeleg, întreţin şi ajută efortul aeronautic al ţării noastre.

Unii dintre aceştia sunt chiar sburători ce îşi menţin antrenamentul, alţii activează în industrii şi diferite ramuri de activitate ce permit desvoltarea aeronauticei, iar cei mai mulţi sunt cei ce încurajează, cei ce simt mândria de a avea o aeronautică civilă şi militară puternică, cu care să se afirme neamul nostru.

Concursul tuturor cetăţenilor ţării, —moral şi material— alături de tineretul care aduce curajul şi spiritul de sacrificiu, trebue să constitue o sfântă datorie de totdeauna.

Acest front aerian civil, înglobând sufletele tinere pentru aviaţie, între 21 şi 50 ani şi chiar depăşind această vârstă, va constitui marele rezervor de energii în care aeronautica va găsi sprijinul şi puterea necesară celor destinaţi să poarte pe aripi afirmarea tricolorului român.

Iată rosturile şi îndreptarul de muncă al instituţiunei Tineretului Aeronautic Român, creiată şi îndoctrinată de ministrul războiului nostru aerian — Domnul General Jienescu Gheorghe — care mergând pe linia trasată de Mareşalul Conducător, satisface cerinţele unei mari probleme naţionale de prezent şi viitor.

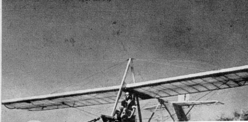
Românii sunt siguri de propăşirea acestei instituţiuni.

Cu mult suflet şi plină înţelegere, Ministerul Culturii Naţionale a îmbrăţişat şi sprijinit efectiv introducerea învăţământului aeronautic în şcolile secundare.

Trainica şi entuziasta colaborare dintre Ministerul Culturii Naţionale şi Ministerul Aerului constitue temelia sigură pe care se clădeşte metodic, puterea Tineretului Aeronautic Român.

Suntem şi vom fi mândri de spiritul aerian naţional ce va pătrunde în inimile Românilor de pretutindeni.

Comandantul Tineretului Aeronautic Român,
Cpt. C-dor av. GH. BOTEZ



Momentul în care planorul se desprinde de pământ (S. M. P.)

Tineretul și Aviația Țării viitorului

de Cpt. av. MIHAI PRETOR

Mereu în luptă cu natura și cu forțele ei ascunse oamenii din cele mai vechi timpuri s'au străduit să descopere aceste forțe și să le supună.

Idei considerate de nerealizat, au fost purtate de mintea unor vizionari dezinteresați, cari le-au urmărit cu muncă perseverentă și cu sacrificii până la propria lor viață realizându-le pentru strălucirea și mai mare a geniului omenesc.

Printr'o fatalitate însă a firii, nu aceste descoperiri și invenții dezinteresate au fost acelea care au produs trăsături adânci sau adevărate schimbări în mersul vieții popoarelor, ci urmările lor.

Aviația, ca una dintre cele mai mari realizări ale geniului omenesc, a fost punerea în practică a unor idei de existență milenară, de către o falangă de figuri proeminente ale omenirii, printr'o muncă perseverentă și printr'un lung șir de jertfe și sacrificii.

Realizarea acestui vis milenar s'a încadrat în acel nobil patrimoniu al bogățiilor spirituale ale omenirii.

Nu realizarea practică a acestor prime sboruri a contribuit la modificările pe care aviația le-a adus și pe care le va aduce vieții popoarelor, ci urmările acestor sboruri și ale perfecțiunilor ce se vor mai aduce.

România a avut norocul să se numere printre puținele popoare cari au avut parte la primele realizări ale sborului, printr'o contribuție autentic românească.

Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Coandă și mulți alții au fost adevărații pioneri români care au înscris țara noastră pe prima pagină a istoriei aviației mondiale.

Aceste începuturi s'au bucurat de o reală și spontană primire din partea țării, care cu un entuziasm greu de descris, a sprijinit atât din punct de vedere moral cât și material, eforturile lor.

In aceste timpuri ale începutului, aviația română autohtonă a mers în ritmul general al desvoltării, menținându-se la nivelul celor mai mari state.



Un grup de elevi ai unei școli de sbor fără motor. (S. M. P.)

Am avut prima aviație militară.

Sburătorii noștri purtau cu glorie, la meetingurile din străinătate, faima aripilor românești, concepute și realizate la noi în țară.

Spiritul nostru latin, precum și obișnuința moștenită din secolul trecut de a imita străinătatea și de a nu da încredere decât realizărilor acesteia în detrimentul efortului autohton, au dus treptat la uitarea minunatelor noastre începuturi și încet, încet un strat din ce în ce mai gros de colb s'a așternut pe ele.

Fabrica de avioane dela Chitila a intrat în paragină, iar avioanele lui Vlaicu au fost distruse de vreme, uitate undeva într'un hangar.

Nimic nu a mai rămas din aceste începuturi.

Astfel am devenit tributari străinătății, dela care așteptam să cumpărăm avioanele, pe care am fi putut și ar fi trebuit să le facem la noi.

Nu prea târziu însă, ne-am dat seama de aceste nevoi și am purces la realizarea unei producții și unei industrii autohtone.

Greutățile de această dată au fost foarte mari, iar țara noastră a reușit să le învingă destul de bine.

Aviația a făcut, în acest timp, progrese enorme.

Ea a ajuns unul din factorii cei mai importanți ai războiului.

Perfecționările ei au atins valori foarte ridicate: viteze în jur de 700 km. oră, rază de acțiune de mii de kilometri, greutate utilă de ridicat de câteva tone, siguranță foarte mare la sbor pe ori și ce vreme.

In afară de aviația militară ce acționează pe toate fronturile și în spatele lor, dând războiului caracterul de *război total*, aviația de transport brăzdează în lung și în lat, întregul spațiu aerian al globului, transportând imense cantități de materiale și de oameni.

Toate problemele tehnice, privitoare la navigația aeriană, cari nu fuseseră rezolvate înainte de începerea actualului război, sunt acum definitive.

Războiul se va termina, iar popoarele vor continua să-și ducă viața pe drumul pe care și l-au trasat.

Dacă epoca de după războiul trecut a fost marcată de automobil și radio, desigur că epoca de după actualul război va fi dominată de avion.

Minunat mijloc de transport și legătură rapidă de distanțe mari, avionul va pune la dispoziție posibilități imense de schimburi comerciale, culturale și turistice.

Statele și țările vor deveni mai apropiate unele de altele și se vor cunoaște mai bine.

Bogății încă necunoscute sau neexploatate vor fi scoase la iveală.

Sufletul însuşi al oamenilor va suferi o schimbare radicală prin cunoaşterea cât mai mare a frumuseţilor şi bogăţiilor pământului, cât şi mai ales prin ritmul accelerat ce va fi impus vieţii ca şi prin gustul riscului.

Intreg pământul va fi străbătut în lung şi în lat de rumuri aeriene, cari toate se vor strânge într'o imensă ţea aeriană, dând posibilitatea să se meargă sau să se munice rapid cu ori şi ce punct de pe glob.

In interiorul fiecărei ţări, aviaţia de transport şi de turism va lua o desvoltare uriaşe, dând naştere la o reţea aeriană naţională, care va scurta distanţele şi va da putinţa celor mai depărtate puncte ale ţării să nu mai fie separate decât de ore.

In ansamblul reţelei transporturilor aeriene, ţara noastră are o poziţie geografică de primul ordin, căci ea se găseşte situată pe liniile de comunicaţie ce leagă Occidentul cu Orientul şi Nordul cu Sudul Europei.

Ţara noastră va fi deci chemată să joace un mare rol, din punct de vedere aviatic, după război.

Pentru ca ea să poată duce la îndeplinire acest lucru în bune condiţii, trebuie să fie în măsură să se pregătească şi să se organizeze din vreme în vederea acestui scop.

Invăţămintele pe care ni le dă istoria aripilor româneşti nu fac decât să ne ceară insistent acest lucru.

Dacă nu ne vom pregăti şi organiza bine, anticipând, atunci vom fi copleşiţi de străinătate şi vom pierde libertatea noastră de acţiune, pe care nu o vom mai putea câştiga niciodată.

Aviaţia este o operă ce ţine de tehnică şi de personal.

Tehnica este în continuu progres iar personalul trebuie să fie pregătit pentru a face faţă acestui progres al tehnicei.

De această pregătire a personalului vom vorbi.

Aviaţia actuală, cât mai ales cea viitoare nu se mai aseamănă cu aviaţia trecutului, şi cu atât mai puţin cu aviaţia începutului.

Aviaţia actuală, cu marile ei vitese şi cu posibilităţile de sbor pe ori şi ce vreme şi la înălţimi foarte mari, supune organismul omenesc la eforturi extraordinar de mari şi îl menţine într'o atmosferă diferită de aceea pentru care a fost zămislit.

Aviatorii de astăzi şi de mâine trebue să aibă o rezistenţă fizică superioară şi o putinţă de adaptare foarte mare cerinţelor sborului.

Ei nu pot fi găsiţi decât în tineret.

In afară de rezistenţa fizică şi de adaptare, aviatorii trebue să posede toate simţurile şi reflexele necesare pentru a putea utiliza în cele mai bune condiţiuni aparatele de bord, căci totul trebue să se petreacă în mod spontan.

Aceste lucruri impun o serioasă selecţie şi o temeinică pregătire.

Ori şi ce maşină însă, ori cât de perfectă ar fi ea, nu are valoare decât în funcţie de valoarea celui care o stăpâneşte şi o conduce.

In toate perfecţionările aduse avioanelor şi cu tot



fără motor A. R. P. A. — Câmpina.

ceea ce viitorul ca progres va mai putea înfăptui nu se va putea ajunge la perfecţiune, căci tot ceea ce face omul nu poate fi perfect.

In afară de aceasta, lupta aprigă contra legilor naturii, care s'au lăsat supuse şi nu învinse, va face ca sborul să necesite întotdeauna curaj.

Pentru ca aviatorii să poată face faţă în mod onorabil acestui curaj, trebue să aibă şi o pregătire morală superioară.

Dragostea de sborul cel cu atâtea felurite şi frumoase senzaţii, caracter desăvârşit, puternică personalitate, iubire de ţară şi neam, gustul riscului, acestea vor trebui să formeze bogăţia morală a aviatorului.

Singur la conducerea avionului său, având răspunderea încărcăturii şi a materialului şi luptând, adesea, cu forţele implacabile ale naturii, sau trebuind să facă faţă unor grele neajunsuri, el nu va putea să caute să-şi găsească ajutor decât în proprieie-i cunoştinţe şi în propria-i forţă morală.

Numai astfel, va putea face mai bine, numai astfel va putea învinge toate greutăţile şi să-şi îndeplinească misiunea ce i-a fost încredinţată.

Iată, deci, că aviaţia este domeniul tineretului. Ea cere tineretului sănătate, rezistenţă fizică remarcabilă, pregătire serioasă şi o forţă morală superioară.

Toate acestea se obţin printr'o selecţie şi o pregătire de lungă durată şi amănunţită.

Pregătirea, deci, a tineretului pentru aviaţie este o muncă lungă şi perseverentă.

Ea trebuie dusă la îndeplinire, căci numai astfel ţara noastră va putea face faţă problemelor viitorului.

Această pregătire începe chiar din cursul liceelor.

In tot acest timp, vor căpăta cunoştinţele necesare, pregătirea morală şi elementele cele mai bune avioanelor.

Armata aceasta a tehnicienilor şi a specialiştilor (ingineri, mecanici, telegrafişti, radiotelegrafişti, navigatori), este şi ea un domeniu vast al tineretului dornic de aviaţie, de această măreaţă şi minunată realizare a geniului omenesc.

Iată, deci, că tineretul român este chemat să îndeplinească o mare misiune în viitorul aviatic al ţării.

El va trebui să se arate la înălţimea încrederii pe care naţiunea i-o acordă.

Aviaţia îi pune la dispoziţie un vast şi variat domeniu de activitate, în care va găsi cele mai mari satisfacţii.

Tineri români, din orişice colţ de ţară, dornici de a se avânta spre zările albastre, vor veni cât mai mulţi spre aripile cu cocarde tricolore, pentru a îngroşa rândurile sburătorilor şi slujitorilor aviaţiei, ducând mai departe gloria aviaţiei române.

Drumul pe care va trebui să-l parcurgă va fi lung.

Marea şi suprema mulţumire va veni la capătul acestui drum lung, când se vor găsi în aer, sburând în sgomot de motoare de sute de cai putere, ne mai fiind legaţi de obstacolele pământeşti şi sfidând legile aspre ale naturii, pentru a-şi duce maşina la îndeplinirea misiunei pe care ţara i-a încredinţat-o.

Desliptiţi de pământul tuturor căderilor şi plutind în spaţiul infinit, vor avea senzaţia că tot ceeace este material a rămas jos, iar cu maşina s'a înălţat să ridicat decât spiritul.

Cpt. av. MIHAI PRETORIAN



...nte de a învăţa pe elevi, la licee, profesorii au ...at cursuri speciale fiind — aşa cum este şi firesc — ...şiţi de elevi. Iată ora de practică aeromodelistă a unui asemenea curs.

IMPRESIILE PRIMULUI SBOR



...Dreptunghiuri egale în diferite anţe de verde şi gălbui, strălucesc zare.

E cald. O căldură plăcută, înviorătoare, de sfârşit de primăvară. Cerul clar surâde câmpului ce se întinde cât cuprinzi cu ochiul. Iarba svântată de rouă împrăştie o aromă dulce — amărue.

N'am timp deajuns să privesc şi să-mi umplu sufletul cu priveliştea.

Tresar...

O clipită numai, n'am fost prezentă decât cu trupul alături de comenzile şi huruitul avionului cu care trebuia să sbor.

Pilotul se îndreaptă spre mine, îmi aranjează casca, îmi încheie haina de piele largă care îmi cade până la pământ.

Pentru ce îmi bate inima atât de tare? Pentru ce stau nemişcată? Mi-e frică?

Nu-u-u-u!

Acum ne-am suit amândoi pe o aripă. Calc uşor, cu băgare de seamă şi deodată o strângere de inimă. Mă străfulgeră impresia fugară că m'aşi fi suit pe aripa uriaşe a unui vultur.

Incă un pas. Intocmai cum conduci copilului primii paşi, astfel pilotul ţinându-mă de mână, îmi arată locul pe care va trebui să-l ocup în trupul oriaşei pasări sburătoare.

M'am aşezat în carlinga din faţă. O curea lată mă leagă peste mijloc de scaun, dar mi-a pierit liniştea şi odată cu ea şi imobilitatea.

Pornim.

Stau nemişcată şi-mi închipui că sunt jos, pe câmp, acolo unde am lăsat o prietenă care îmi flutură o eşarfă. Văd cum se mişcă elicea, aripile alburii şi impunătoare cum se înalţă, cauciucul cenuşiu al roţilor cum se depărtează de pământ.

Dar mă trezesc uşor la realitate. Am mişcat piciorul stâng lovind uşor manşa; mă înspăimânt retrăgându-mă şi mai mult pe locul meu, ca şi un melc în căsuţa sa apărătoare.

Şi ne depărtăm din ce în ce de pământ.

Intorc capul spre stânga şi privesc în jos. Din ce în ce mai mici se văd hangarele. Acum sunt ca nişte cutii negre cu acoperiş dreptunghiular, pe un covor verde, covorul jocurilor copilăriei. Dar nici păpuşile copilăriei nu lipsesc. Oamenii sunt mici şi s'ar părea că toţi stau pe loc. Iată, unul s'a mişcat, aleargă şi parcă face semne.

Spre dreapta, pe întinderea verde, o turmă de oi, întocmai ca în poveştile prinţesei adormite, a încremenit cu păstor cu tot.

Priveliştile se succed într'una şi s'ar părea că pilotul a uitat de ameninţare.

E plăcut în carlingă şi adierea vântului care se simte bine, îmi mângâie şi răcoreşte obrajii.

Ne-am îndepărtat de aeroport. Sburăm deasupra orăşelului. Te frapează linia dreaptă şi albă a şoselei principale. Casele, una lângă alta, apar micuţe şi iarăşi icoane din copilărie îmi răsar, când oraşele cu căsuţele respective le clădeam din cărţi de joc ce se năruiau la primul curent. Oraşul de sub picioarele mele însă este un oraş adevărat, iar eu am încetat de mult de a mai fi copiliţa ce-şi făurea castele din cărţi de joc.

...Dar ce este? Decorul a început a se mişca...



Avioanele de şcoală decolează în form

Am înțeles. Avionul s'a înclinat pe o parte. A revenit la poziția normală. Iarăși s'a înclinat. Tare. Mai tare. Am închis ochii... De-acum întâmplă-se orice. Probabil că avionul se va da peste cap... probabil... dar nu-i bine să gândesc la ce s'ar putea întâmpla. Dealtfel am scăpat, sburăm iarăși calm, frumos.

Cât privești, verdele predomină.

Acolo departe, unde pământul se prezintă puțin mai ridicat, dreptunghiuri egale în diferite nuanțe de verde și gălbui, strălucesc în soare. Acolo, dincolo și ceva mai departe... și în toate colțurile țării noastre, Românul harnic și prevăzător a semănat și acum crește sub ocrotirea puternicului Dumnezeu, grâul, pâinea noastră atât de necesară.

Ca un șarpe uriaș, se vede în depărtare, șoseaua pe care am venit. De o parte și de alta a șoselei, copacii la distanțe egale, par ostași falnici cari așteaptă comanda unui general nevăzut.

Este atâta frumusețe și pace aice sus, că mă gândesc ce bine ar fi ca prin telepatie să transmit pilotului dorința mea de a nu aterisa curând.

Sgomotul motorului care m'a supărat întotdeauna, nu-l mai interceptează auzul meu și chiar de l-aș auzi, mi s'ar părea suportabil.

Pentru prima dată îmi dau seama, cum frumusețea naturii te poate schimba complet, cum te face mai bun, mai înțelegător întru cele lumești și cum te apropie de cer.

Am impresia că mi-au crescut subit aripi și-mi vine să plâng de fericirea ce mă cuprinde.

E greu de definit starea sufletească în care mă aflu, după cum e greu să-mi dau seama pentru ce, în momentul de față, am simțit un gol cumplit. Ne ridicăm în sus. Mai sus... și brusc avionul se lasă jos în poziția dela început.

Pricep imediat, o nouă surpriză a pilotului. Ține neapărat să mă sperie.

S'a lăsat iarăși pe o parte, atât de brusc însă, că fără să vreau am încercat un țipăt. Nu cred totuși să mă fi auzit.

Incerc să ridic un braț, fluturând degetele în semn de curaj, dar cu toate sforțările mele — vântul întețindu-se — nu reușesc.

Zăresc spre dreapta aeroportul, cutiuțe negre cu păpușile însuflețite, cu avioanele jucării înaripate, ce stau cuminți în aliniere.

Huruitul a încetat deodată. Avionul coboară lin, atât de lin încât mirați ochii se deschid mari și întreabă rațiunea: Oare n'a fost vis?

Miros vag de benzină îmi pătrunde nările. Se aud mici pocnituri ale motorului.

Jos, aleargă la întâmpinarea noastră, prietena mea și elevii-piloți, sburătorii de mâine.

Roțile au atins pământul. Ușoare sguduituri străbat corpul, pentru ca apoi să descind pe aripi de avion dintr'un Olimp al închipuirii mele.

Cobor și lăsând fără răspuns întrebările din juru-mi, alerg, alerg și-mi înalț privirile sus, tot mai sus, acolo unde sburase cu câteva minute înainte avionul care îmi deschisese o lume a închipuirii.





Un grup de tineri elevi ai unei școli civile de pilotaj

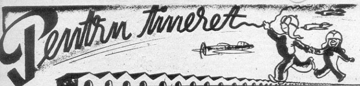


Șantier de câmp la o școală de sbor fără motor.

M'am oprit lângă hangarul cel mare. Privesc, dar nu se mai vede și nu se mai aude nimic, în afară de fâlfâitul tricolorului aninat sus, acolo unde poate să arate până departe, năzuințele și hărnicia unui popor ce-și ocupă cu bună dreptate locul sub soare.

E. CONSTANTINESCU

TEXTUL ACESTOR PAGINI ESTE DAT DE CĂTRE COMANDAMENTUL T. A. R.



Bombardier sovietic doborît, de Vladimir Stoenescu, student, București

1943



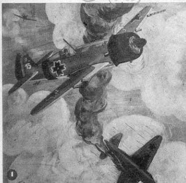
Pilotul!, de Irimescu C. Nicolae, cl. IV-a lic. „Mihai Viteazul", București



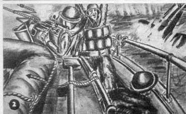
He. 111 atacăl.. de Târzioru, cl. VIII-a lic. „Marele Voevod Mihai", București

1. Așa se plătește îndrăzneala!, de Ovidiu Ionescu-Buftea, student, București
2. Mitraliera antiaeriană pe o vedetă română, de Irimescu C. Nicolae, cl. IV, liceul „Mihai Viteazul", București
3. Sbor de noapte, de Atanasiu C. Volcinel, cl. V-a lic. Șincai, București
4. Incă unul! de Grigorescu Emanuel, student București
5. Victorie!, de Dumitrescu I. Marin, cl. V-a A, lic. com. „Regele Mihai I", București
6. „Cetatea sburătoare" în flăcări, de Irimescu C. N. elev, București
7. Plecarea în misiune, de Buiculescu M. Aurel, cl. VI-a lic. com. N. Bălcescu, București
8. Desen, de Buiculescu Aurel, Lic. com. Buc.

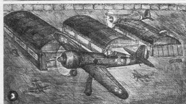
29 585 43

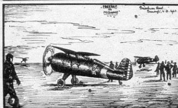


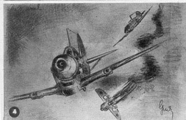


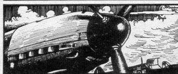












Chestii aviatoricești !!

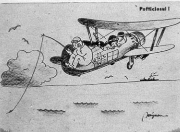
... de Perișeanu



Nae, dă-i gaz să-l scoatem la mal...



— M'am îmbrăcat în costum de scafandru, pentrucă nu prea am încredere în motor și cum eu nu știu să înnot, ce m'așí face dacă...?



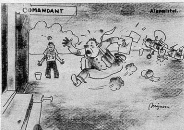
— Cu ocazia acestei misiuni poate prind ceva proaspăt...



— Iar te-au apucat căldurile, camarade?
— Nu, domnule comandant, dar vreau să mă obișnuesc cu apa.



— Ioane, mi se pare că motorul trepidează puțin...



— Am văzut... vin... 8000 de avioane însoțite de 50 de submarine și o mulțime de crucișetoare și distrugătoare... Negru-i cerul de vedete rapide!..

„ARIPI ROMÂNEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: intreprinderi, fabrici, Instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- inmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită in ziua de 10 X-943.



IN VREME CE PE FRONT SBURĂTORII NOȘTRI DUC UNA DIN CELE MAI MĂREȚE LUPTE ALE ISTORIEI, IN UZINELE DE AVIAȚIE LUCRĂTORII CONSTRUESC NOUI MOTOARE CARE VOR DUCE LA GLORIE ȘI BIRUINȚĂ ARIPILE PATRIEI. *(S.M.P.-P.K. Stachelscheid)*

Taxa poștală plătită in numerar conform apr
Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T